

Бесіду вел А. Павлов, собкор

МАГИСТРАЛЬ РЕНИ – ОДЕССА – БАЛТИКА: ПЕРСПЕКТИВЫ ШЕЛКОВОГО ПУТИ В УКРАИНЕ

С 2013 года КНР активно продвигает идею создания экономического пояса Шелкового пути под лозунгом «Один пояс — один путь», предусматривающего разработку целой сети транспортных коридоров на всем пространстве Евразии. Инициативой Китая оказались заинтересованы все страны, через которые потенциально могут пройти современные скоростные магистрали. Основным стимул — китайские инвестиции в строительство транспортной инфраструктуры и последующая прибыль от транзитных грузопотоков.

Возрождением концепции транс-континентальной магистрали между Европой и Китаем в Украине занимаются еще с начала XXI века. Автором этого проекта является президент АО «Украинские транспортные коридоры» Григорий Ермолаевич Степанский. Его усилиями разработана концепция, которая легла в основу проекта магистрали Лиссабон – Шанхай под эгидой Евросоюза. Магистраль, естественно, предполагалось проложить через территорию Украины. Однако недавняя инициатива Китая по возрождению Шелкового пути как целой сети транспортных коридоров Евразии оказалась гораздо масштабней, и коридор Лиссабон – Шанхай мог бы стать его составной частью. Китай уже начал инвестировать в некоторые направления Шелкового пути, однако перспективы участия Украины в этом проекте выглядят пока туманно.

— Григорий Ермолаевич, на каком этапе сегодня находится вопрос о реализации в Украине инициативы КНР по возрождению Шелкового пути как инвестиционного инфраструктурного проекта, одно из направлений которого может связать транспортным коридором Европу и Китай через Украину?

— К сожалению, в этом направлении почти ничего не делается. Создана межгосударственная комиссия Украина – КНР, но о ее деятельности мне ничего не известно. На данный момент большую заинтересованность к этому проекту проявил только губернатор Одесской облас-

ти М. Саакашвили. Я направил ему полный пакет информации по всему проекту, и он выступил с этим материалом на 5-м канале. Практически все информационные агентства бурно отреагировали на выступление, что показывает большой интерес к теме Шелкового пути. У нас большая надежда именно на М. Саакашвили, который может, используя свои связи, привлечь иностранные инвестиции под проект.

В настоящее время, учитывая военные действия на востоке Украины, мы были вынуждены временно изменить приоритеты по этому проекту. Сейчас начинаем работу по западной части основного проекта по направлению Рени – Одесса – Балтика, целью которого является расширение черноморских портов и обеспечение скоростного перемещения пассажиро- и грузопотоков в указанном направлении.

— Какую инфраструктуру планируется построить под этот проект?

— Первоочередной работой будет строительство моста через Дунай в районе порта Рени и значительное расширение территории самого порта. Порт станет крупнейшими юго-западными воротами Украины. Инвестор под строительство моста и порта уже есть. Пока будет строиться мост, планируется проведение работы по привлечению инвесторов на всю магистраль Рени – Одесса – Балтика.

— Соседние с Украиной страны активно готовят свою инфраструктуру

туру для технического обеспечения транспортного коридора в сторону Балтики и Центральной Европы. Какие усилия в этом же направлении предпринимаются Украиной?

— К сожалению, транспортная отрасль экономики сейчас находится в плачевном состоянии. О проблемах железной дороги сегодня говорят много, эти проблемы известны. Не секрет, что износ основных фондов составляет 96%. Все автодороги в ужасном состоянии, а выделяемых бюджетных средств не хватает даже на ямочный ремонт. Яркий пример — деятельность Укравтодора. Автотрассы Львов – Краковец, которую вот уже 19 лет безуспешно пытаются сдать в концессию, до сих пор нет.

— Существует несколько известных вариантов транспортной магистрали между Европой и Китаем. Китайской стороной предлагается маршрут через Центральную Азию в Европу в сторону Балтики. Так ли уж очевидно, что в любом случае украинские магистрали могут стать ключевыми транзитными путями на Шелковом пути?

— Главной бедой модной сейчас темы нового Шелкового пути является то, что все схемы этого пути, которые есть в Интернете, рисуют политики, глядя на политическую карту, а не специалисты. Если они посмотрят на географическую карту, то увидят, что их схемы проложены по горам, по сейсмоопасным территориям, причем в зоне постоянной политической нестабильности, что делает строительство скоростной магистрали, особенно железной дороги, практически невозможным из-за условий рельефа. Варианты политиков многократно увеличивают стоимость проекта и его протяженность в связи с необходимостью пробивать большое количество тоннелей, строить большое количество дорогих инженерных сооружений и учитывать перепады высот.

Наш вариант пути, созданный уже много лет назад при участии АО «Украинские транспортные коридоры», признан именно специалистами, а не политиками. Мы определили, что наиболее оптимальным

для прохождения по континенту является вариант Шелкового пути в рамках предложенной Евросоюзом трансконтинентальной комбинированной магистрали Лиссабон – Шанхай.

— Есть ли опасность, что Украина окажется на периферии основных транспортных путей Шелкового пути, а значит, и китайских инвестиций в инфраструктуру Украины? Что необходимо сделать, чтобы не упустить эту возможность?

— В этом плане, как ни странно, нам очень «помогла» Россия своими агрессивными действиями. Ранее Казахстан и Китай поддавались уговорам России провести новый Шелковый путь через ее территорию в обход Украины. Сейчас, когда все увидели Россию как нестабильного партнера, и Китай, и Казахстан приняли решение строить трансконтинентальную магистраль, предложенную Евросоюзом, через территорию Украины как наиболее оптимальный и выгодный вариант прохождения Шелкового пути по территории континента. Это хорошо видно из одного из последних вариантов Шелкового пути, разработанного Китаем.

— В Украине существуют проекты строительства высокоскоростных железнодорожных магистралей, однако собственных средств на их реализацию у страны нет. Если же Украина примет активное участие в создании экономического пояса Шелкового пути, то придется решать различные сложные вопросы, которыми можно заниматься уже сегодня. Каким же образом можно оптимально подготовиться к старту крупных проектов, в том числе в рамках инициативы создания Шелкового пути?

— Необходима поддержка нашего проекта на государственном уровне, а также проведение реформы устаревшего инвестиционного законодательства Украины, по которому ни один здравомыслящий инвестор работать не будет. Для этого необходимо срочно принимать подготовленный нами проект Антикри-



”
Главной бедой модной сейчас темы нового Шелкового Пути является то, что все схемы этого пути, которые есть в Интернете, рисуют политики, глядя на политическую карту, а не специалисты

зисного инвестиционного кодекса Украины прямого действия, который обеспечит гарантии инвесторам и четкие правила инвестиционной деятельности в Украине. Необходимо срочно создавать максимально защищенные от коррупции и выгодные для инвестора условия.

— Украина имеет большой опыт промышленного производства в самых различных сферах транспортного машиностроения. Однако достаточно ли этого потенциала для того, чтобы Украина самостоятельно могла производить всевозможное оборудование, современные локомотивы и подвижной состав, а не закупать технику или инфраструктурное оборудование железных дорог в том же Китае или других странах?



— Для проекта Шелкового пути закупать все необходимое будет инвестор. И вот тут наша промышленность должна будет доказать инвестору высокое качество продукции и приемлемую цену. Необходимо

понимать, что такой огромный проект под силу только пулу серьезных международных финансовых структур, которые умеют хорошо считать деньги и которых интересует только выгода.

— Выгода интересует инвесторов как результат всей работы. Однако на какие условия проекта инвестор будет обращать внимание в самом начале?

— Среди позиций, которые интересуют тех, кто платит деньги, прежде всего — это гарантии. Нефинансовые гарантии через участие Украины в проекте в качестве государственного партнера на основании Закона «О государственно-частном партнерстве», ст. 8 которого предусматривает выполнение государством перевода всех необходимых земель под магистрали и инфраструктуру в собственность и передачу этих земель во временное пользование на срок действия Договора о государственно-частном партнерстве, то есть Частному партнеру. Это весьма непростые вопросы, но ими нужно заниматься уже сейчас.

В свою очередь Частный партнер должен согласиться с тем, что после окончания срока действия Договора он должен передать всю построенную на выделенной земле инфраструктуру в собственность государства.

Второй момент — минимальная окупаемость вложенных средств. Здесь необходимо понимать, что пассажирские перевозки вторичны, поскольку во всем мире являются малорентабельными или даже убыточными. Поэтому для максимальной окупаемости вложенных инвестором средств приоритетными являются скоростные грузовые перевозки. Для создания и обеспечения грузового коридора необходимо строительство не только железнодорожной магистрали, но также параллельных автомагистралей, придорожной инфраструктуры и кабельных галерей в одном землеотводе, что даст экономию до 40% от раздельного строительства магистралей за счет совместного строительства инфраструктуры. Тем не менее именно железнодорожная магистраль должна стать транспортным стержнем континента, проходить максимально прямо по малозаселенным территориям без значительного перепада уровней. 

Інвестиційна пропозиція щодо будівництва нової трансконтинентальної комбінованої транспортної магістралі (автор проекту — Григорій Єрмолайович Степанський)

Єдиний ефективний вихід із затяжної кризи — це створення високошвидкісної транспортної магістралі на континенті, яка значно прискорить товарообіг між Заходом і Сходом.

В Україні розроблений проект такої магістралі, й Україна готова не тільки надати свою територію для її прокладання, але й створити найбільш вигідні та захищені умови для інвесторів проекту.

Це найкращий антикризовий проект, який може зняти соціальну напругу в державах, де буде проходити магістраль.

Значне зростання вантажообігу між Заходом і Сходом, його прискорення та безпека зумовили створення суходільного транзитного коридору як альтернативи морському транспорту. За прогнозами міжнародних фахівців із міжнародних перевезень, після створення такої магістралі переорієнтація вантажопотоків із морського транспорту на суходільний буде до 80%, а товарообіг може сягнути €600 млрд за рік.

Проект планується виконувати за сучасними технологіями на основі Єврокодів, за комбінованою схемою, яка передбачає будівництво в одному землевідводі швидкісної залізниці, автомагістралі та підземної кабельної галереї, що забезпечує зниження вартості будівництва проти магістралей відокремлено до 40%.

Цей проект забезпечує до 2 млн нових робочих місць на території України і до 5 млн нових робочих місць в інших державах, через території яких буде проходити нова магістраль. А нові робочі місця — це основа соціальних вигод, які передбачають суттєве зростання якості життя людей.

Проект забезпечить значні надходження до бюджетів країн-учасників проекту. Особливо великої

вигоди отримають країни-учасники від так званого «вторинного економічного фактора», який має цей проект, що означає різке збільшення господарської діяльності в зоні економічного впливу магістралей і величезне зростання інвестиційної привабливості територій у цій зоні.

Точну вартість визначити неможливо, оскільки постійно змінюється вартість матеріалів, обладнання та робіт, політична ситуація. Загальна довжина Нового Шовкового шляху з головними відгалуженнями становить 12 000 км.

► Економічна ефективність реалізації

Рентабельність буде визначена під час виконання повного техніко-економічного обґрунтування проекту. Розрахунки показують, що вантажний обіг одного контейнера суходелом відносно морського шляху становить 6 : 1, що значно випереджає рентабельність морських перевезень як за вартістю, так і за безпекою і швидкістю, що є головною вимогою до міжнародних перевезень.

З огляду на світовий досвід будівництва та експлуатації платних магістралей, термін окупності вкладених коштів становить до 15 років залежно від розташування цих магістралей і їх завантаження. З урахуванням переорієнтації вантажопотоків із морського транспорту на суходільний термін окупності буде знижений до 5–6 років, що найбільше приваблює інвесторів до проекту.

► Строки та етапи реалізації

Організаційні питання, відведення необхідних земель, виготовлення передпроектної та проектної документації, її узгодження й за-

твердження триватимуть 2 роки. Світовий досвід показує, що така магістраль може бути побудована повністю з усією супровідною інфраструктурою за 7–8 років.

Першим етапом буде будівництво центральної магістралі Нового Шовкового шляху по території України від Краківця (Захід) до Ізваріно (Схід), далі по території Росії, Казахстану та Китаю, напрямки проходження територіями яких будуть визначатися цими державами.

Спочатку виконуються всі необхідні земляні роботи з формуванням шляхового полотна під обидві магістралі та кабельної галереї. Другим етапом є будівництво залізнодорожного полотна, яке буде використовуватися для доставки необхідних матеріалів та обладнання для будівництва автомагістралі й усієї інфраструктури. Після здачі в експлуатацію центральної магістралі буде виконуватися будівництво необхідних відгалужень на найбільш перспективні напрямки.

► Ідеї щодо залучення інвесторів / зовнішнього кредитування (можливі умови)

Згідно із Законом України «Про державно-приватне партнерство», який є базовим у відносинах Інвестора з Державою, Інвестор відповідно до укладеного Договору про державно-приватне партнерство бере на себе повне фінансування проекту й приймає на себе всі ризики, пов'язані з цією діяльністю, а Держава зобов'язується не втручатися в питання господарської та фінансової діяльності Інвестора, якщо така діяльність не протирічить чинному законодавству, соціальним і технічним нормативам України, що обов'язково відображається в Договорі.